

LES VOIES DE COMMUNICATION
ET LA CIRCULATION
DANS LA GÉNÉRALITÉ DE LYON
AU XVIII^e SIECLE

PAR
MAURICE DÉGROS

INTRODUCTION
SOURCES — BIBLIOGRAPHIE

PREMIÈRE PARTIE
ADMINISTRATION

CHAPITRE PREMIER

LES ROUTES DE LA GÉNÉRALITÉ AU XVIII^e SIÈCLE.

Intendants et ingénieurs des ponts et chaussées ne s'occupaient en principe que des routes classées, laissant les chemins de traverse aux juges locaux. Les

intendants se préoccupèrent, au XVIII^e siècle, de l'amélioration des voies de communication et promulguèrent de nombreuses ordonnances pour protéger les nouvelles routes. L'assemblée provinciale de 1787 à 1790 se substitua aux intendants pour les travaux publics et continua leur œuvre.

CHAPITRE II

LES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Les intendants étaient conseillés par les ingénieurs des ponts et chaussées. Au début du XVIII^e siècle, un seul ingénieur, ayant le titre d'architecte ordinaire des Bâtiments du roi, dirigeait les travaux publics dans les généralités de Bourges, Moulins, Riom et Lyon. Il avait beaucoup trop d'obligations pour pouvoir s'occuper sérieusement de l'état des routes et des rivières sur une aussi vaste étendue. A partir de 1712, il y eut un ingénieur par généralité. Deville resta à Lyon jusqu'en 1760 ; il fut remplacé par Lallié à qui succéda, en 1787, Varaigne. A la suite de la création de l'École des ponts et chaussées, les ingénieurs de chaque généralité furent aidés par des sous-ingénieurs. Au nombre de deux à partir de 1750, ils furent trois en 1763 et quatre à partir de 1765 ; leurs départements comprenaient : Lyon, Villefranche, Roanne et Montbrison. En 1789, un cinquième sous-ingénieur fut nommé à Saint-Étienne. Tous les ingénieurs de la seconde moitié du XVIII^e siècle sortaient de l'École des ponts et chaussées où ils recevaient une bonne formation scientifique.

CHAPITRE III

LA MAIN-D'ŒUVRE : I. LA CORVÉE.

Pour exécuter leurs projets, les ingénieurs disposaient surtout de la corvée généralisée sur les grands chemins. Temporaire, elle devint régulière au XVIII^e siècle et fut réglementée dans la généralité de Lyon à partir de 1753. A la corvée en nature, on préféra à partir de 1776 la corvée à prix d'argent avec adjudication des tâches. Après plusieurs années d'hésitations, la corvée en nature fut définitivement supprimée en 1786. D'ailleurs, les exemptions multiples et la mauvaise qualité de la main-d'œuvre ne permettaient guère d'entreprendre de grands travaux.

CHAPITRE IV

LA MAIN-D'ŒUVRE :

II. ADJUDICATIONS — ATELIERS DE CHARITÉ —
CANTONNIERS.

Les ouvrages importants étaient confiés à des entrepreneurs spécialisés et peu nombreux. L'assemblée provinciale s'attacha à favoriser aux petits paysans et entrepreneurs l'accès aux travaux des routes. Elle exigea la division des trop fortes entreprises.

Des ateliers de charité furent établis sur les chemins de traverse et sur quelques grandes routes qu'on ne parvenait pas à achever à l'aide de la corvée. Mais le travail n'y était pas obligatoire.

Le défaut d'entretien des routes était une des principales causes de leur mauvais état. En 1788, l'Assemblée provinciale établit des stationnaires ou can-

tonniers spécialement chargés de l'entretien des grands chemins de la généralité.

CHAPITRE V

RESSOURCES FINANCIÈRES ET INDEMNITÉS.

Les ressources financières mises à la disposition des ingénieurs étaient faibles : un fond ordinaire annuel de 10 000 livres, plus des impositions spéciales pour les nouveaux travaux, très variables d'une année à l'autre. Les ingénieurs devaient aux propriétaires lésés par les travaux des routes une indemnité. Les paiements furent difficiles et rares.

DEUXIÈME PARTIE

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

CHAPITRE PREMIER

LES GRANDES ROUTES DE PARIS EN PROVENCE.

La route du Bourbonnais fut remise en état la première ; celle de Bourgogne, complètement réparée dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, devint la meilleure de la généralité.

CHAPITRE II

LES ROUTES DE LYON EN LANGUEDOC.

La route du Bas-Languedoc par la rive droite du

Rhône reste à l'état de projet. De grands travaux furent exécutés sur celle du Haut-Languedoc par Saint-Étienne.

CHAPITRE III

ROUTES DU DAUPHINÉ ET DE BRESSE.

On s'occupa peu de la route de Grenoble, très courte dans l'étendue de la généralité.

Au départ de Lyon la vieille route de Bourg-en-Bresse, difficilement praticable à cause de la montée du coteau de la Croix-Rousse, fut remplacée par une autre partant de Saint-Clair (1769-1774).

CHAPITRE IV

ROUTES D'Auvergne.

Les vieux chemins du Moyen Age étaient inutilisables. Les intendants du XVIII^e siècle ouvrirent sur leur emplacement quatre nouvelles routes : une par Roanne et Saint-Just-en-Chevalet (1751), suivie par les carrosses et la poste ; une autre par Feurs et Boën (1758-1789) ; une autre par Montbrison (1755-1777) ; la quatrième par Saint-Bonnet-le-Château et Pontempérat vers la Haute-Auvergne, cette dernière demeurait inachevée à la Révolution (1761-1790).

CHAPITRE V

ROUTES DU ROANNAIS ET DE LA RÉGION STÉPHANOISE.

Les routes de Roanne à Marcigny et de Roanne à Annonay restèrent à l'état de projet. La vieille route de Roanne à Feurs était à peu près abandonnée au

xviii^e siècle et n'était plus qu'un simple chemin de traverse. La route normale de Roanne à Saint-Étienne passait par Montbrison : très négligée, elle resta en très mauvais état jusqu'à la Révolution. Dans la région de Montbrison, divers projets étaient envisagés : de Montbrison à Saint-Bonnet-le-Château et à Monistrol, de Firminy à Saint-Rambert, enfin du Rhône à la Loire (Givors-Chazelles). Aucun de ces chemins ne fut commencé au xviii^e siècle.

CHAPITRE VI

ROUTES DU BEAUJOLAIS.

On ouvrit, au xviii^e siècle, une route de la Saône à la Loire par Belleville, Beaujeu, Charlieu et Pouilly. On songea à remettre en état les chemins de Thizy à Villefranche et à Roanne, mais seuls les plans furent dressés. Sur la route de la vallée d'Azergues, on ne pouvait circuler qu'à dos de mulet. Les autres chemins du Beaujolais (de Tarare à Anse ; de Charlieu à Tarare et de Villefranche à Beaujeu) n'étaient pas en meilleur état.

CHAPITRE VII

AMÉNAGEMENT DES VOIES D'EAU.

Les travaux les plus importants furent faits en Haute-Loire par une compagnie privée, la compagnie La Gardette (1702), surtout pour les transports de charbon. Pour faciliter encore l'exportation des charbons, une autre compagnie privée construisit le canal de Givors (1751-1780). En aval de Roanne, sur la Loire, on faisait un balisage annuel. Ailleurs, on se

bornait à réparer de temps à autre les chemins de halage.

TROISIÈME PARTIE

CIRCULATION

CHAPITRE PREMIER

LES ROUTES DE PROVENCE EN LANGUEDOC.

Les marchandises les plus précieuses, telles que les soies et les étoffes, utilisaient les charrettes des rouliers ou les fourgons des messageries. Il en était de même pour celles qui devaient arriver pour une foire ou un départ de bateau et dont le transport était pressé, ou celles qui couraient le risque d'être détériorées en cours de route. Par le Rhône passaient les marchandises plus grossières. Les mariniers de Vienne, Condrieu, Tarascon et autres villes de la vallée assuraient un service qui complétait celui des coches. Ce dernier mode de transport, plus cher, était en fait réservé aux produits d'un prix de vente assez élevé. Il ne pouvait d'ailleurs suffire à tout transporter.

La route de terre faisait à la voie d'eau une concurrence sérieuse. Plus chère, elle était par contre plus rapide et plus sûre, car le voiturier par terre était responsable des chargements qu'il transportait. Aussi, quand la différence de prix n'était pas très forte, les négociants préféraient-ils les rouliers aux mariniers.

Le port de Givors expédiait des charbons et de la

quincaillerie. Les expéditions de charbon devinrent plus importantes à partir de 1780, à la suite de l'ouverture du canal de Rive-de-Gier. Mais les péages du Rhône gênaient les expéditions vers la Provence et le Languedoc. Ils augmentaient les prix de revient et favorisaient ainsi l'importation des charbons anglais amenés par mer à Marseille.

Condrieu complétait Givors pour les expéditions de charbon et de bois.

De Provence montaient par le Rhône les fruits, les blés, les huiles ; du port de Marseille et d'Avignon, les épiceries, drogueries, cotons et produits du Levant ; du Peccais, le sel dont la traite était confiée à de puissantes compagnies. — Par terre venaient des marchandises plus précieuses, comme les soies du Comtat ou d'Italie, et les cafés.

Descendaient de Lyon en Provence par le Rhône des bois, des fers, des chanvres, des armes et des munitions pour les arsenaux de Toulon et Marseille ; des grains, des légumes, des verres. — Par terre jusqu'à Marseille, les marchandises exportées vers l'Espagne et les monnaies à l'usage du Levant.

De Languedoc remontaient des draperies et des quantités considérables de vin pour Lyon et surtout pour Paris, où ils servaient à couper les vins faits avec les raisins trop verts de l'Orléanais et des autres provinces du Centre. Le Languedoc recevait les tonneaux nécessaires au transport de ces vins qui descendaient le Rhône à vide, avec des planches, du blé et des légumes. A la foire de Beaucaire (22 juillet), les Lyonnais vendaient des toiles, des draperies, des merceries et achetaient des anchois, du sucre, des drogueries et des produits de parfumerie.

CHAPITRE II

LES ROUTES DE BOURGOGNE.

Prenaient les coches de la Saône jusqu'à Chalon les marchandises emballées venant du Midi ou de Lyon et destinées à Paris ou aux provinces du Nord. De Chalon à Paris, le trajet se faisait par terre. Jusqu'en 1750, on s'arrêtait à Auxerre où l'on prenait les coches de l'Yonne. Les coches suffisaient à faire presque tout le commerce de la Saône en remontant. La circulation était beaucoup plus active à la descente : blés, bois, foin, quelques vins et tous les produits venant du Nord à travers la Bourgogne, articles de Paris, draps anglais, fils de Hollande, harengs de Dieppe et Calais. La route de terre ne devint importante qu'à la fin du XVIII^e siècle, après sa remise en état par les ponts et chaussées. A ce moment, elle menaça de supplanter celle du Bourbonnais. D'autre part, les droits de péage et octrois augmentaient les transports par eau sur la Saône.

CHAPITRE III

ROUTES DU BOURBONNAIS ET DE LA LOIRE.

Toutes les marchandises en provenance du Midi lourdes et se vendant à des prix modérés (vins, épiceries) passaient par Roanne. Après avoir remonté le Rhône, elles prenaient la route de Lyon à Roanne par Tarare où des bouviers faisaient à bas prix des voitures journalières d'entrepôt en entrepôt. A Roanne, elles s'embarquaient sur la Loire pour Paris ou Nantes. Cette route coûtait moins cher que celle de Bourgogne.

Les tentatives de navigation réglée échouèrent sur la Loire, à cause du régime même du fleuve dont les basses eaux comme les crues soudaines empêchaient des départs réguliers. Le coche ne réussit pas : presque tous les transports étaient faits par les « cabannes » des mariniers de Roanne ou les « Saint-Rambertès » de la Haute-Loire, par lesquelles descendait le charbon de la région de Saint-Étienne.

Très peu de bateaux remontaient ; quelques drogueries, du sel et du poisson venant de Nantes parvenaient jusqu'à Roanne.

La route de terre était suivie régulièrement par les carrosses de Lyon à Paris et par les rouliers qui transportaient, notamment entre Lyon et Tours, des soies, des étoffes et des draps.

CHAPITRE IV

LES ROUTES DE BRESSE, DE FRANCHE-COMTÉ ET DES PROVINCES DU NORD ET DE L'EST.

Du port de Gray, au moment des crues de la Saône, étaient expédiés des blés, des haricots, des bois et du fer. Des droits élevés frappant le fer, celui-ci était parfois obligé d'abandonner la voie d'eau pour celle de terre. A la fin du XVIII^e siècle, il ne pouvait plus soutenir la concurrence des fers de Biscaye et de Suède.

Par la Franche-Comté, Lyon entretenait des relations importantes avec Strasbourg, entrepôt des pays du Nord, et Francfort, centre du commerce avec l'Allemagne d'où venaient des traits d'or et d'argent, de la quincaillerie, du cuivre, de la bimbeloterie et où Lyon envoyait des soieries et des étoffes.

CHAPITRE V

LES ROUTES DE SUISSE ET D'ITALIE.

Sur le Haut-Rhône, les coches réussirent à éliminer à peu près complètement les mariniers ordinaires. De Seyssel à Genève, il fallait terminer la route par terre. Le Rhône était utilisé surtout à la descente, car il était difficile à remonter. Pour aller de Lyon à Genève par terre, on passait par Nantua et non par la cluse des Hôpitaux, les routes étant meilleures et plus courtes du côté de Nantua.

Lyon subit, au ^{xviii}e siècle, la concurrence de Genève. Les protestants réfugiés y apportèrent leurs connaissances et leurs relations. A la faveur des guerres de Louis XIV, les Genevois obtinrent des exemptions et des réductions de droits. Ils purent ainsi, sans passer par l'intermédiaire des Lyonnais, fournir à meilleur compte aux Italiens et aux Allemands les produits du Midi et du Levant, ainsi que des draps.

Les Lyonnais, redoutant Genève, préféraient pour aller en Italie la route du Cenis à celle du Léman. Seule la guerre ou des droits trop élevés pouvaient les obliger à passer par la Suisse. Par le Cenis arrivaient principalement les soies indispensables aux manufactures lyonnaises.

CHAPITRE VI

LES ROUTES DE L'OUEST.

Carrosses, messageries, rouliers allaient en Auvergne par Roanne et Saint-Just-en-Chevalet. A la

fin du xviii^e siècle, beaucoup de rouliers préféraient la nouvelle route par Feurs et Boën. Venaient d'Auvergne des blés, des chapeaux, du papier, du cuir ; des ports de Bordeaux et de la Rochelle, du sucre, de l'indigo et du rocou pour les teintures ; de Bayonne, des piastres. Par les routes de l'Ouest, Lyon expédiait en Espagne et dans les colonies d'Amérique les produits de ses manufactures.

CHAPITRE VII

LES GRANDES ROUTES DE LA RÉGION STÉPHANOISE.

Plusieurs milliers de bœufs, chevaux et mulets transportaient de Lyon à Saint-Étienne les fers, les aciers et les soies. Les soies grèges d'Italie étaient ouvrées à Saint-Chamond. Des manufactures de la région stéphanoise partaient des rubans, des armes, de la quincaillerie ; les mines expédiaient du charbon.

Du Velay, du Rouergue et du Gévaudan arrivaient des draperies, des planches. Lyon faisait passer des fils de lin au Puy, qui lui envoyait des dentelles.

CHAPITRE VIII

LES ROUTES DU BEAUJOLAIS.

La route de Belleville-sur-Saône à Pouilly-sous-Charlieu, aménagée dans la seconde moitié du xviii^e siècle, servait au transport des vins qui s'embarquaient sur la Loire pour Paris. Avant l'ouverture de cette route, les transports ne se faisaient qu'à dos de mulet.

De Thizy étaient expédiées les toiles par Villefranche ou par Roanne.

Dans la vallée d'Azergues, seuls les mulets chargés de toiles ou de planches pouvaient suivre le vieux chemin.

CONCLUSION

Au xviii^e siècle, un effort sérieux fut fait par les intendants et les ingénieurs pour améliorer les voies de communication. Mais, à la Révolution, l'aménagement du réseau routier et des voies navigables est loin d'être terminé : seules les plus grandes routes étaient en bon état.

Sur ces routes imparfaites, s'était cependant établie une circulation active, bien qu'elle fût gênée par les multiples droits intérieurs. Lyon est le grand carrefour de la France du Sud-Est par où passent tous les produits échangés entre le nord et le sud du royaume, entre l'est et l'ouest, où afflue tout ce qui est nécessaire aux habitants et aux manufactures et d'où partent les nombreux produits de l'industrie lyonnaise.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

CARTE ET PLANCHES
